Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych.

Zeszyt LXI. — Wydany i rozesłany dnia 24 grudnia 1872.

167.

Dokument koncesyi z dnia 8 października 1872,

na budowę i ruch kolei żelaznej parowej z Hodkowic do Kunżwartu z odnogami.

My Franciszek Józef Pierwszy,

z Bożej łaski Cesarz Austryacki:

Apostolski król Węgier, król Czech, Dalmacyi, Kroacyi, Slawonii, Galicyi, Lodomeryi i Illiryi; Arcyksiążę Austryi; Wielki Książę Krakowski; Książę Lotaryngii, Salzburga, Styryi, Karyntyi, Krainy, Bukowiny; Górnego i Dolnego Szląska; Wielki Książę Siedmiogrodu; Margrabia Morawii, uksiążęcony Hrabia Habsburga i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy Józef Adolf książę Schwarzenberg, Edmund hrabia Hartig, Hieronim hrabia Mannsfeld i Franciszek Tschinkel podali prośbę o udzielenie im koncesyi na budowę i ruch kolei żelaznej parowej z Hodkowic do Piseku z odnogami z Postołopert do Chomutowa, z Zakup lub Czeskiej Lipy ku Żytawie i z Brzeźnicy do Kunżwartu w kierunku Passawy, przeto zważywszy pożyteczność tego przedsiębiorstwa dla ogółu, widzimy się spowodowani wzmiankowanym petentom koncesyą tę na mocy ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), tudzież ustawy z dnia 28 czerwca 1872 (Dz. u. p. Nr. 101), nadać jak następuje:

§. 1. Nadajemy koncesyonaryuszom prawo budowy i utrzymywania ruchu kolei żelaznej parowej z Hodkowic na Czeską Lipę, Litomierzyce, Postołoperty, Rakownik, Beroun, Przybram i Brzeźnicę do Piseku, łączącej się koleją cesarza Franciszka Józefa w Racicach lub Protiwinie, z odnogami z Postołopert do Chomutowa, z Zakup lub Czeskiej Lipy na Ćwików i Jabłonnę ku Żytawie i z Brzeźnicy na Strakonice, Wołyń i Winterberg do granicy czesko-bawarskiej pod Kunżwartem w kierunku Passawy.

§. 2. Budowa i urządzenie ruchu kolei winny być wykonane według planów szczegółowych, przez ministerstwo handlu zatwierdzić się mających.

Budując kolei należy zastósować się w szczególności także do wymagań, jakie ministerstwo handlu objawi, jakoteż do istniejących ogólnych przepisów budowniczych i policyjnych.

Administracya państwa zastrzega sobie zatwierdzenie zmian w budowie, jeżeli takowe, stosownie do rezultatu rewizyi wojskowo technicznej i oględzin śladu przez komisyą polityczną na zasadzie przepisu §. 6 ustawy o koncesyach na kolei żelazne przedsięwziąść się mających, okażą się potrzebnemi tak dla publicznego obrotu jak oraz dla zabezpieczenia stanu kolei i dla dopełnienia przepisów prawnych.

Gdyby przy wykonaniu budowy, ze względów ekonomiczno budowniczych lub ze względów na ruch, okazała się potrzebną lub pożądaną zmiana śladów kolei lub planów szczegółowych, atoli bez zmiany kierunku kolei w §. 1 oznaczonego i w ogólności bez istotnego pogorszenia stosunków poziomu i kierunku śladu zatwierdzonego, do zmiany takiej potrzeba zezwolenia administracyi państwa.

Budowa ziemna całej sieci kolei może być ograniczona do jednego toru.

Koncesyonaryusze są obowiązani przyspieszyć ile to od nich należy hipoteczne odpisanie parceli gruntowych pod budowę kolei nabytych, jakoteż mieć staranie, aby wymiar gruntów, sprostowanie hipoteczne poprzedzający, i ostateczne zamknięcie rachunków jak najprędzej dokonane zostało.

Administracya państwa ma prawo domagać się budowy ziemnej pod drugi tor, tudzież położenia tegoż w miejscach gdzie uzna tego potrzebę, gdy w ciągu dwóch po sobie następujących lat, dochód ryczałtowy roczny z jednej mili przewyższy sumę 140.000 zł. srebrem.

W każdym razie większe mosty będą zbudowane odrazu do najwyższego stanu wody, pod dwa tory i nasepy tunelów także pod dwa tory.

Koncesyonaryusze są zresztą obowiązani urządzić stacye i tory odrazu tak, ażeby codziennie najmniej 15 pociągów o 70 osiach we wszystkich kierunkach po rozmaitych liniach chodzić mogło.

Co się tyczy używania dworców kolei już istniejących lub koncesyonowanych w miejscach zetknięcia się kolei, jakoteż co się tyczy urządzenia służby ruchu w obrocie przejściowym, koncesyonaryusze zobowiązują się zawrzeć ugodę z interesowanemi zarządami kolei żelaznych.

Gdyby jednak ugoda względem wzajemnego używania cudzego dworca nie przyszła do skutku, spółka ma prawo wystawić własny dworzec, winna jednak urządzić tor przytykający do obecnej kolei i starać się przynajmniej o zaprowadzenie wspólnej służby dworcowej dla podróżnych.

Co się tyczy warunków takiego połączenia kolei koncesyonaryusze poddadzą się orzeczeniu rządu, jeżeliby w tej mierze nie mogli porozumieć się z koleją przytykającą.

Zastrzega się, że jeżeli porozumienie nie przyjdzie do skutku, administracya państwa poda warunki wzajemnego używania wagonów kolei sąsiednich i założenia kolei prowadzących do kopalń i innych kolei do własnego użytku.

Rząd zastrzega sobie że zawierając traktaty z rządami bawarskim i saskim wyda przepisy tyczące się połączenia kolei koncesyonowanej z siecią kolei bawarskich i saskich a koncesyonaryusze będą obowiązani poddać się tym przepisom i obowiązkom z nich wynikającym.

Zresztą rząd będzie ile możności strzegł dobra koncesyonaryuszów tak przy zawieraniu jak i przy wykonaniu traktatów.

§. 3. Koncesyonaryusze są obowiązani zacząć budowę kolei koncesyonowanych w przeciągu 6 miesięcy od dnia dzisiejszego a ukończyć takowe i gotowe koleje oddać na użytek publiczny w przeciągu lat czterech i pół od tegoż dnia.

Dopełnienie tego zobowiązania poręczyli koncesyonaryusze administracyi państwa złożeniem kaucyi w sumie 500.000 zł. wal. austr.

Kaucya powinna być złożona w gotowiźnie lub w papierach giełdowych podług wartości obiegowej albo w wekslach na bank opiewających lub w biletach kasowych akredytowanych instytutów bankowych wiedeńskich.

Akta i dokumenta z tego powodu spisać się mające są wolne od stempli i należytości.

§. 4. W celu doprowadzenia do skutku kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia według postanowień odnośnych przepisów prawnych.

Ma być także przyznane koncesyonaryuszom toż samo prawo w razie budowy kolei bocznych, prowadzących do szczególnych zakładów przemysłowych, jeżeli administracya państwa ze względu na dobro publiczne uzna potrzebę budowy takich kolei.

§. 5. Pod względem budowy i ruchu kolei koncesyonowanych, winni koncesyonaryusze zastosować się do osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń [mianowicie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 i regulaminu ruchu kolei żelaznych z dnia 16 listopada 1851 *)], tudzież ustaw i rozporządzeń jakie w przyszłości mogą być wydane.

Nadto zobowiązują się koncesyonaryusze opalać stosownie lub ogrzewać wagony wszystkich klas w zimnej porze roku.

§. 6. W szczególności zaś, według przepisu §. 68 rzeczonego regulaminu ruchu kolei żelaznych, koncesyonaryusze winni przewozić bezpłatnie pocztę i służbę pocztową, oddając na ten cel potrzebne przedziały lub wagony, przyczem administracya pocztowa ma prawo oznaczać dla pociągów odchodzących codziennie ze stacyi końcowych we wszystkich kierunkach godzinę odjazdu i szybkość.

Jeżeli do służby pocztowej potrzeba będzie więcej jak jednego ośmiokołowego lub dwóch czterokołowych wagonów, koncesyonaryusze otrzymają za każdy następny wagon wynagrodzenie od mili, według słuszności ułożyć się mające.

Jeżeli administracya pocztowa uzna potrzebę zaprowadzenia na kolei koncesyonowanej poczty ruchomej, jaka istnieje już na innych kolejach austryackich, natenczas koncesyonaryusze winni swoim kosztem dostarczyć i utrzymywać zamiast zwykłych czterokołowych, wagony poczty ruchomej do tego celu potrzebne, według wymagania administracyi pocztowej urządzone.

---

*) Dz. u. p. z roku 1852 Nr. 1.

Gdyby służba pocztowa tego wymagała koncesyonaryusze są obowiązani przewozić posyłki listowe pociągami kuryerskiemi, pospiesznemi i mięszanemi do tych stacyi w których podług programu jazdy są przystanki, a to w wagonach do tych pociągów regularnie dodawanych i nie żądając wynagrodzenia.

Do pełnienia służby pocztowej w stacyach, w których urząd poeztowy już istnieje lub będzie zaprowadzony, ma być wyznaczone bezpłatnie stosowne biuro pocztowe, składające się z jednego pokoju i izby na rzeczy, w gmachu kolei żelaznej; a co się tyczy zaspokojenia innych potrzeb, jakieby się w tym celu okazały, będzie zawarta osobna umowa.

Koncesyonaryusze są nadto obowiązani przewozić i oddawać we właściwych stacyach, bez osobnego wynagrodzenia, przesyłki pocztowe, odchodzące bez asystencyi urzędników pocztowych lub sług, z wyjątkiem przesyłek wartościach.

Korespondencye odnoszące się do zarządu kolei, prowadzone między dyrekcyą kolei (radą zawiadowczą) a jej podrzędnemi organami, lub korespondencye tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone na odnośnych liniach kolei przez sług kolejowych.

§. 7. Koncesyonaryusze zobowiązują się urządzić i utrzymywać własnym kosztem, podług zarządzenia lub za pośrednictwem zakładu telegrafów państwowych, linie telegraficzne, potrzebne do ruchu kolei i do dawania sygnałów.

Rząd zastrzega sobie prawo używania telegrafów ruchu do korespondencyi rządowych i prywatnych.

Rządowi wolno jest przymocować druty telegrafów państwa do podpór telegrafu ruchu lub założyć własne linie na gruncie spółki, bez żadnej zapłaty lub wynagrodzenia.

Koncesyonaryusze zapewniają bezpłatny udziadł służby kolejowej w doglądaniu i utrzymywaniu takich linii rządowych.[1]

Koncesyonaryusze są nadto obowiązani przewozić na swoich liniach materyały i rekwizyta zakładu telegrafów rządowych podług taryf przepisanych dla transportów wojskowych, jakoteż zachowywać takowe bezpłatnie w swoich dworcach i stacyach.

We wszystkich powyższych względach koncesyonaryusze obowiązani są zawrzeć w swoim czasie osobną umowę ze zakładem telegrafów państwa.

§. 8. Wysokość cen jazdy i przewozu towarów poddaje się następującym ograniczeniom:

Taryfa maksymalna od mili austryackiej a mianowicie dla podróżnych, od osoby:

w I klasie	36	cent.	wal.	austr.
„ II „	27	„	„	„
„ III „	18	„	„	„

Gdyby się okazała potrzeba dalszego zniżenia ceny przewozu osób, a koncesyonaryusze nie mogliby zniżyć odpowiednio cen przewozu w trzeciej klasie; obowiązani są zaprowadzić na wezwanie ministerstwa handlu IV klasę (dla stojących) z taryfą dziewięć centów od mili.

Dla pociągów pośpiesznych, które winny składać się przynajmniej z wagonów I i II klasy, taryfy te mogą być podwyższone o 20 prc. pod warunkiem że chyżość tych pociągów nie będzie mniejsza jak przeciętna chyżość pospiesznych pociągów innych kolei austryackich.

W taryfie do frachtów będzie zaprowadzona taka nomenklatura i klasyfikacya towarów a przewoz będzie się odbywał podług takich przepisów, jakie większa część kolei austryackich zaprowadzi w powszechnym austryackim obrocie związkowym, a koncesyonaryusze są obowiązani poddać się w tej mierze rozporządzeniem ministerstwa handlu.

Taryfa maksymalna dla towarów jadących ze zwykłą chyżością od cetnara cłowego i mili:

I . . . . 2 cent. wal. austr.
II . . . . $2\frac{1}{4}$ „ „ „
III . . . . 3 „ „ „

Wyjątkowo opłaca się od następujących towarów jeżeli wagony będą całkowicie napełnione:

	Zboże i sól	Drzewo opałowe i do rznięcia	Węgiel kamienny, koks, torf prasowany, żelazo surowe, kamienie wapienne i budulcowe
	centów		
Pierwsze 10 mil	1·5	1·2	1·0
Drugie 10 „	1·4	1·0	0·8
Trzecie 10 „ . . .	1·2	0·9	0·6
Większe odległości . . .	1·0	0·7	0·5

Opłata za ekspedycyę będzie wynosiła od wszelkich towarów 2 cent. od cetnara cłowego, w którą to kwotę jest już wliczona należytość za naładowanie i wyładowanie tudzież asekuracya powszechna. Jeżeli strona załatwia naładowanie i wyładowanie, natenczas tytułem opłaty za ekspedycyę pobierane będzie o 1·5 cent. od cetnara cłowego.

Co się tyczy cen przewozu innych towarów, ustanowienia składowego, klasyfikacyi towarów i innych przepisów ruchu, tak postąpić należy, aby też ceny i przepisy w żadnym razie nie były wyższe i uciążliwsze jak na kolei połnocnej państwa.

Pozwala się, aby ceny frachtowe w miejscach mających spadek 1 do 60 i wyżej były liczone jak od $1\frac{1}{2}$ razowej odległości.

Uregulowanie cen jazdy i przewozu towarów w granicach powyżej określonych służy koncesyonaryuszom.

Nie może tu jednak mieć miejsca osobiste przekładanie jednych nad drugich. Jeżeli zatem, któremu z odsyłających lub przedsiębiorców przewozu, przyzwala się pod pewnemi warunkami zniżenie cen przewozu lub inne ulgi; natenczas zniżenie to lub ulga winny być przyzwolone wszystkim odsyłającym lub przedsiębiorcom przewozu, którzy zgodzą się na te same warunki.

Wszelkie taryfy szczegółowe winny być ogłoszone publicznie.

Zresztą zastrzega się prawodawstwu moc uregulowania w każdym czasie taryfy jazdy i przewozu towarów; koncesyonaryusze winni poddać się takiemu uregulowaniu.

Rząd ma prawo zniżyć odpowiednio ceny jazdy i frachtu tudzież należytości poboczne jak tylko dochód czysty dwóch lat ostatnich przeniesie 10 proc.

§. 9. Pozwala się aby ceny jazdy i przewozu towarów były obliczane i pobierane w krajowej monecie srebrnej, jednak w ten sposób, że należytość z uwzględnieniem wartości obiegowej, winna być przyjmowaną także w walucie krajowej.

Redukcya taryfy na walutę krajową ma się odbywać w sposób przez ministerstwo handlu ustanowić się mający dla wszystkich kolei austryackich.

§. 10. Transporta wojskowe winny być przewożone po cenach zniżonych według ugody zawartej w tym względzie, jakoteż względem ulg dla podróżujących wojskowych między ministerstwem wojny a dyrekcyą kolei północnej cesarza Ferdynanda pod dniem 18 czerwca 1868 *), której postanowienia mają stanowić integralną część składową niniejszego dokumentu koncesyi.

Gdyby jednak ze wszystkiemi lub z większą częścią kolei austryackich ułożone zostały co do transportów wojskowych korzystniejsze dla państwa postanowienia, takowe mają obowiązywać także na kolei koncesyonowanej.

Postanowienia te winny być stósowane także do obrony krajowej obu połów państwa, do strzelców krajowych tyrolskich tudzież do korpusu straży wojskowej c. k. sądów cywilnych w Wiedniu, c. k. żandarmeryi i straży bezpieczeństwa i skarbowej uorganizowanych na sposób wojskowy.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki austryackich kolei żelaznych ugody względem nabycia i utrzymywania w pogotowiu przedmiotów potrzebnych do transportów wojskowych i względem niesienia wzajemnej pomocy środkami przewozowemi, przy przewozie większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i przepisu służbowego dla oddziałów polowej kolei żelaznej **) jak nie mniej do ugody dodatkowej ***) względem przewozu obłożnie chorych i rannych, do przewozu na rachunek skarbu wojskowego nadesłanych, która z dniem 1 czerwca 1871 w życie weszła.

Obowiązek ten przystąpienia tyczy się także ugody względem wzajemnego wspierania się zapomocą służby przy przewozie większych transportów wojskowych, ze spółkami kolei żelaznych zawrzeć się mającej jakoteż do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Koncesyonaryusze przystępują do umowy zawartej między sobą przez koleje austryackie względem nabywania i trzymania w pogotowiu przedmiotów potrzebnych do przewozu transportów wojskowych.

§. 11. Urzędnicy państwa, oficyaliści i słudzy, którzy z polecenia władzy, mającej nadzór nad administracyą i ruchem kolei żelaznych, lub dla zabezpieczenia interesów państwa na zasadzie tej koncesyi lub w sprawach dochodów, używają kolei żelaznej i wykażą się poleceniem tej władzy, winni być przewożeni bezpłatnie wraz z pakunkiem podróżnym.

§. 12. W razie nadzwyczajnej drożyzny żywności w cesarstwie austryackiem, administracya państwa ma prawo zniżyć ceny przewozu tychże do połowy taryfy maksymalnej.

§. 13. Nadaje się także koncesyonaryuszom prawo zawiązani spółki akcyjnej lub przelania koncesyi na inną już istniejącą spółkę, tudzież w celu pozyskania potrzebnych funduszów, prawo puszczenia w obieg akcyi i obligacyi z prawem pierwszeństwa, opiewających na okaziciela lub na imię, a które będą na giełdach austryackich sprzedawane i urzędownie notowane.

---

*) Rozporządzenie normalne c. k. Dziennika rozporządzeń dla armii z r. 1868, zeszyt 21, Nr. 97.

**) Dodatek do Nr. 148 w zeszycie 42 rocznika 1870 rozporządzeń normalnych Dziennika rozporządzeń dla c. k. armii.

***) Rozporządzenie normalne c. k. Dziennika rozporządzeń dla armii z roku 1871, zeszyt 22, Nr. 79.

Suma zebrana zapomocą obligacyi z prawem pierwszeństwa nie może przewyższać trzech piątych części kapitału zakładowego.

Jeżeli obligacye z prawem pierwszeństwa będą wydane w walucie zagranicznej, kwota powinna być wyrażona także w walucie austryackiej.

Obligacye z prawem pierwszeństwa winny być umorzone pierwej niż akcye.

Odnośne formularze trzeba przed emisyą przedłożyć administracyi państwa do zatwierdzenia.

Spółka wchodzi we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów; statuta spółki podlegają zatwierdzeniu rządu.

§. 14. Koncesyonaryusze mają prawo ustanawiać ajencye w kraju i zagranicą tudzież urządzić sposoby przewozu osób i towarów wodą i lądem z zachowaniem istniejących przepisów.

§. 15. Uwalnia się kolej żelazną w §. 1 wzmiankowaną:

a) od opłaty stempli i należytości od wszelkich umów, podań i innych dokumentów, tyczących się zebrania kapitału jakoteż budowy i urządzenia kolei, aż do otwarcia ruchu;

b) od opłaty stempli i należytości od akcyi i pryorytetów pierwszej emisyi, tudzież od kwitów tymczasowych, jakoteż od opłaty za przeniesienie własności przy wykupnie gruntów.

c) od opłaty podatku dochodowego i od opłaty należytości stemplowych od kuponów, jakoteż od wszelkich podatków, które w przyszłości mogą być ustawami zaprowadzone, na lat dziesięć od daty udzielenia kaucyi.

§. 16. Koncesyonaryusze zobowiązują się w celu podniesienia wywozu węgla, popierać najusilniej przejście do skutku odnóg kolejowych do kopalni węgla leżących wzdłuż kolei koncesyonowanej, lub też zakładać takie koleje na zasadzie umowy z interesowanymi pod warunkiem oznaczenia ilości przewozu i dodatku do taryfy, a ministerstwo handlu zastrzega sobie zatwierdzenie kierunku tych kolei i czasu wybudowania onych.

Gdyby dobrowolna umowa nie przyszła do skutku, ministeryum handlu wyda orzeczenie mając wzgląd na zabezpieczenie dostatecznego dochodu z tych odnóg tak, aby pokrywał oprocentowanie i amortyzacyą kapitału zakładowego na ich budowę użytego.

§. 17. Koncesyonaryusze są obowiązani uwzględniać przy obsadzaniu posad ubiegających się o takowe urzędników rządowych którzy w skutek zmian w organizacyi władz publicznych zostaną bez miejsca, jeżeli będą dostatecznie uzdolnieni i jeżeli uczynią zadość wymaganiom porządku służbowego przez koncesyonaryuszów wydanego.

Co się tyczy nadawania posad wysłużonym podoficerom armii, marynarki wojennej i obrony krajowej, koncesyonaryusze poddają się przepisom zawartym w §. 38 ustawy wojskowej z roku 1868 *) i w ustawach szczegółowych tyczących się wykonania tego paragrafu.

§. 18. Administracya państwa ma prawo przekonywać się czy budowa kolei tudzież urządzenia ruchu są wykonane we wszystkich częściach odpowiednio celowi i trwale, i zarządzić, aby wadliwościom w tym względzie zapobieżono, lub takowe usunięto.

---

*) Dz. u. p. Nr. 151.

Administracya państwa ma prawo wydelegować organ do wglądania w zarząd.

Komisarz przez administracyę państwa ustanowiony mocen jest znajdować się na posiedzeniach wydziału zawiadowczego tudzież zgromadzeń walnych, ile razy uzna to za potrzebne, i jeżeliby zapadły uchwały dobru państwa szkodliwe, takowe zawiesić.

Za ten nadzor rządowy nad przedsiębiorstwem kolejowem, koncesyonaryusze ze względu na połączony z tem ciężar, obowiązani są płacić do skarbu państwa wynagrodzenie roczne, które wymierzy administracya państwa w stosunku do tego co płacą inne koleje austryackie.

§. 19. Czas trwania koncesyi, z ochroną przeciwko zakładaniu nowych kolei, w §. 9 lit. *b)* ustawy o koncesyach na koleje żelazne wyrzeczoną, ustanawia się na lat 90, licząc od dnia otwarcia ruchu na całej koncesyonowanej linii; po upływie tego czasu koncesya traci moc swoją.

Koncesya traci trakże moc swoją jeżeli termina ukończenia budowy i otwarcia ruchu w §. 3 postanowione, dotrzymanemi nie będą, a przekroczenie tych terminów nie może być usprawiedliwione w duchu §. 11, lit. *b)* ustawy o koncesyach na koleje żelazne, mianowicie przesileniami politycznemi i skarbowemi.

§. 20. Administracya państwa zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanych w każdym czasie po upływie lat trzydziestu od dnia wydania dokumentu koncesyi.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat siedmiu rzeczywisty odkup poprzedzających, z tego strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych, i przeciętny czysty dochód pozostałych lat pięciu będzie policzony na rzecz przedsiębiorstwa.

Ta kwota przeciętna, która jednak nie może wynosić mniej jak 5 od sta srebrem kapitału zakładowego, będzie płacona towarzystwu jako renta roczna w ratach półrocznych w monecie złotej lub srebrnej aż do upływu trwania koncesyi.

§. 21. Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, państwo wchodzi bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i w używanie kolei koncesyonowanej, mianowicie gruntu, robót ziemnych i sztucznych, całej ziemnej i nadziemnej budowy kolei i wszystkich nieruchomych przynależytości, jakoto: dworców, miejsc do ładowania i wyładowania, wszystkich budynków do ruchu kolei potrzebnych w miejscach odjazdu i przyjazdu, domów strażniczych wraz ze wszystkiemi urządzeniami przy maszynach stałych, i wszystkiemi nieruchomościami.

Co się tyczy ruchomości, jakoto: lokomotyw, wagonów, maszyn ruchomych, narzędzi, zapasów materyałów wszelkiego rodzaju o ile są potrzebne do utrzymania ruchu i po tego zdatne, spółka odstąpi państwu takowe bezpłatnie w takiej ilości lub wartości jaka odpowiadać będzie pierwszemu urządzeniu ruchu, zawartemu w kapitale zakładowym.

Przez odkup kolei i od dnia tego odkupu państwo wchodzi za opłatą renty rocznej bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie i używanie kolei obecnie koncesyonowanej, ze wszystkiemi ruchomościami i nieruchomościami wyżej wzmiankowanemi.

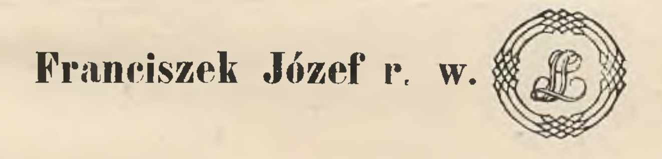
§. 22. Tak wtedy, gdy koncesya moc swoją utraci, jak i przy odkupieniu kolei, koncesyonaryusze zatrzymują na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa fundusz rezerwowy, i należące się im aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, jakoto piece do koksu i wapna, odlewarnie, fabryki

maszyn i innych narzędzi, spichlerze, doki, składy węgla i inne, do zbudowania lub nabycia których administracya państwa upoważniła ich z tym wyraźnym dodatkiem, że nie stanowią części składowej kolei żelaznej.

§. 22. Gdyby pomimo poprzedniczego ostrzeżenia, koncesyonaryusze dopuszczali się zaniedbywania lub niedopełniania obowiązków koncesyą lub ustawami przepisanych, administracya państwa ma prawo zarządzić środki odpowiednie a według okoliczności unieważnić koncesyą nawet przed upływem jej trwania.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie działał przeciwko postanowieniom tej koncesyi, i nadając koncesyonaryuszom prawo domagania się u Naszych sądów wynagrodzenia udowodnionej szkody, wszystkim władzom do których to należy, wyraźnie rozkazujemy, aby nad koncesyą niniejszą i wszystkiemi w niej zawartemi postanowieniami ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, opatrzony Naszą większą pieczęcią, w Naszem stołecznem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia ósmego miesiąca października w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym drugim, Naszego panowania dwudziestym czwartym.



Franciszek Józef r. w.

Auersperg r. w. **Banhans** r. w. **Pretis** r. w.

168.

Rozporządzenie ministerstwa sprawiedliwości z dnia 16 grudnia 1872,

wyznaczające termin, od którego ustawa z dnia 25 lipca 1871 (Dz. ust. państ. Nr. 76) wchodzi w Karyntyi i Krainie w moc obowiązującą.

Ustawa z dnia 25 lipca 1871 (Dz. u. p. Nr. 76) o potrzebie sporządzania aktów notaryalnych w niektórych sprawach prawnych wchodzi w moc obowiązującą w Karyntyi i Krainie od dnia 1 marca 1873.

Glaser r. w.